Dua jaro. — N° 6. **Marto 1912.**

FERVOJA ESPERANTISTO

DUMONATA GAZETO

Organo de INTERNACIA ASOCIO DE LA ESPERANTISTAJ FERVOJISTOJ

Jara abono, kun kotizaĵo al I. A. E. F. : 1 Sm 2. Anoncoj : 1 paĝo : Sm 5 ; 1/2 paĝo : Sm 3 ; 1/4 paĝo : Sm 2.	REDAKCIO **S-ro Bontemps** Administranta Redaktoro (La Prezidanto de la Asocio rajte estas Direktoro de la gazeto). ADMINISTRACIO **Centra Presejo Esperantista** 33, rue Lacépède, Paris	Ĉiujn manuskriptojn, abonmendojn, anoncojn, k.t.p., adresu al S-ro BONTEMPS, staciestro, *47, Villa de la Reine Henriette, Colombes (Seine), Francujo.* La redakcio rezervas al si la rajton korekti laŭbezone la manuskriptojn. — Artikolojn ne akceptitajn oni ne povas resendi.

SALUTON AL NIAJ ASOCIANOJ

Estis en la jaro 1909-a, kiam oni povis legi en unu numero de la oficiala organo de U. E. A. « Esperanto », la aperintan anonceton de nia alte ŝatata eksprezidanto, S-ro Armand Berlande, kie li alvokis ĉiulandajn fervojistojn esperantistajn, invitante ilin kunveni en Barcelono dum la V-a Esperantista Kongreso, por fondi la Internacian Asocion de la Esperantistaj Fervojistoj. Li estas do la spirita iniciatoro kaj la efektiva fondinto de nia Asocio, kiu nun enirante la trian jaron de sia ekzisto, akceptas min kiel sian novan prezidanton. La voĉo de nia eksprezidanto ne estis malaperinta, lia penado ne restis vana ; hodiaŭ kalkulas nia Asocio respektindan nombron de 200 anoj kaj ni posedas nian gazeteton.

Fervojistoj Esperantistaj ! Se eĉ ŝajnas al vi tiu ĉi rezultato esti nerimarkebla kompare kun tiuj de la aliaj esperantistaj organizaĵoj, pripensu nur tion, ke la afero estis atingita per preskaŭ neniaj materialaj kaj monaj rimedoj, sed per neeldireblaj penadoj kaj klopodoj, per formika diligenteco kaj modesta kaj aminda oferemeco de du niaj kamaradoj : S-roj Berlande kaj Bontemps.

Al ili apartenas nia danko, al ili direktiĝas kaj direktiĝu nia laŭdo.

Se ni ĉiuj komprenos la noblajn, pacemajn kaj praktikajn celojn, kiujn sekvas nia Asocio, se ni ĉiuj tiel ame, sincere kaj pacience plenumos niajn libervole promesitajn devojn, kiel ili tion ĉiam senprofite, ofereme montris kaj faris, ni restos fortegaj eĉ en nia nune ŝajna malforteco.

Fervojistoj Esperantistaj, elita trupo de la profesiuloj, viroj de la severa penega laboro kaj nerompebla memdisciplino, montru vian diversfakan, neelĉerpeblan potencon antaŭ la esperantista mondo ankaŭ en la rilatoj de la lingvo Esperanto, ni montru, kiajn fortojn ni povas disvolvi, kiam ni nur firme volas.

Ni laboru fidele kaj sincere ĉiuj kune, ni ŝatu alte nian plenrespondecan profesion kaj imitu la ekzemplon de nia glora Majstro kaj de nia modesta, altestimata eksprezidanto, S-ro Armand Berlande.

Ni obstine laboru kaj ne fanfaronu.

Se vi al ni ebligos la laboron, ni ĝin efektivigos!

JAROMIR SCHWARZ
Prezidanto de I. A. E. F.

GERMANA FERVOJA ESPERANTISTO

und die Vereinigung deutscher Eisenbahn-Esperantisten.

An alle *Abonnenten* des *Germana Fervoja Esperantisto* und an alle *Mitglieder* der *Vereinigung deutscher Eisenbahn-Esperantisten!*

Einem vielfach geäusserten Wunsche folgend, wurde die Vereinigung der beiden existierenden Eisenbahn-Esperantozeitungen in die Wege geleitet. Schneller als gehofft, ist dieses Werk vollendet. Die vorliegende Zeitschrift erscheint fortab als Nachfolgerin der bisher einzeln erschienenen Zeitschriften « Fervoja Esperantisto » und « Germana Fervoja Esperantisto ». Einigkeit macht stark! Möge sich dieses Sprichwort nunmehr auch auf dem Gebiete, dass die vorliegende Zeitschrift allein beherrschen soll, bewahrheiten! Allen Abonnenten der bisherigen « Germana Fervoja Esperantisto » rufe ich die Bitte zu: abonnieren Sie den « Fervoja Esperantisto »! Tragen Sie durch den Bezug dazu bei, dass er sich zu einem wirklich beachtenswerten Fachblatt entwickeln kann! Möge er jedem ein Mittel zur Vervollkommnung in unserer *kara lingvo* sein!

Den Mitgliedern der Vereinigung deutscher Eisenbahn-Esperantisten diene zur Nachricht, dass die Mitteilungen unseres Vereines fortab in der vorliegenden Zeitschrift veröffentlicht werden. Es muss unser Bestreben sein, auch eine Vereinigung der beiden Verbände herbeizuführen. Hoffen wir, dass dieser Schritt noch im Laufe der nächsten Monate vollzogen werde.

PAUL FEHLENBERG.

KELKAJ KLARIGAJ VORTOJ

Kio ni fariĝas? Tiel certe pensas niaj amikoj kaj sendube kun maltrankvileco ili faras tiun demandon. Ĉu « Internacia Asocio de Esperantistaj Fervojistoj » estas jam senviva? Ne, amikoj niaj; certe kelkaj malagrablaj aferoj malhelpis nin en nia laboro, sed tio ne estas grava afero. Ekzemple, vi ne legos en la *Kajero dek-oka de Esperantista Dokumentaro* (Sepa Universala Kongreso de Esperanto) eĉ unu linion rilate al niaj kunvenoj dum la Sepa Kongreso. Oni forgesis nin; sed antaŭ kelkaj jaroj, oni forgesis la societon U. E. A.; ĝi estas tamen ankoraŭ plenviva; ni penos fari same.

Alia kaŭzo alportis prokraston en la apero de la nuna numero: unuiĝo de la du gazetoj: « Fervoja Esperantisto » kaj « Germana Fervoja Esperantisto », laŭ deziro ofte dirita, estas de nun konsentita. F. E. aperos do sola.

Plie, la jara kotizaĵo al I. A. E. F., kiu estis 0,5 Sm., kaj la jarabono al F. E., kiu estis 1 Sm., estos ŝanĝitaj; nun, nur unu kotizaĵo de 1 Sm. 2 kiu enhavos aliĝon al I. A. E. F. kaj abonon al F. E.

Fine, ni memorigas al niaj legantoj, ke F. E. estas la organo de ĉiuj aliĝintoj; do, bonvolu sendi al ni artikolojn pri fervojaj aferoj.

I. A. E. F. estas enregistrigita kiel Esperantia Entrepreno por la jaro 1912 de « Universala Esperanto-Asocio » sub la numero 234.

Kiel konkludo, ni diras: abonu.

FRANCAJ FERVOJOJ

Vivian, angla inĝeniero, estas la unua, kiu elpensis relon kaj sekve fervojon. Stephenson en Anglujo kaj Marc Seguin en Francujo konstruis la unuajn praktikajn lokomotivojn. Fervojo de Lyon al St-Etienne estis la unua ekspluatita en Francujo; la grandaj francaj fervojoj nur kreiĝis de l' jaro 1837-a.

Konstruado de fervojo konsistas unue el skizo (antaŭplano) de la vojo, preparado de profilo (laŭlonge) tiel ebena kiel eble per elfosoj, teramasoj, pontoj, tuneloj, k. t. p.; poste starigo de stacioj, diversaj domoj kaj dometoj, balastoj, reloj, relŝanĝiloj, turniĝantaj diskoj kaj diskegoj, ruliĝantaj platajoj; diskaj, kvadrataj, semaforaj signaloj, k. t. p. Normala interspaco inter reloj estas 1 m. 44.

La ruliĝanta materialo konsistas el: vaporaj aŭ elektraj lokomotivoj; diversformaj vagonoj postulitaj de la ekspluatado: luksaj kaj diversklasaj por la vojaĝantoj; fermitaj, malfermitaj, plataj k. t. p. por bestoj, komercaĵoj k. t. p.; ĉiuj kun aŭ sen bremsoj (haltigilo).

La fervojoj estas:
de ĝenerala intereso;
loka intereso;
industriaj.

FERVOJOJ DE ĜENERALA INTERESO

Tiujn fervojojn oni konstruas trimaniere:

1-e. — La ŝtato konstruas ĉion si mem, ĉu por ekspluati, ĉu por ekspluatigi.

2-e. — La ŝtato aĉetas la bienon, konstruas ĉiujn subaĵojn, pontojn, tunelojn k. t. p., unuvorte, preparas la vojon, lasante al la ekspluatonta kompanio la zorgon ordigi la vojon, t. e. reloj, signaloj k. t. p. kaj konstrui la surajojn, t. e. stacioj, laborejoj, magazenoj k. t. p.

3-e. — Kompanio privilegiita, laŭ iaj kondiĉoj kaj kun helpamono de l' ŝtato, ĉion konstruas kaj ekspluatas si mem.

En Francujo, sistemo de senpera ekspluatado estas uzata rilate al ŝtataj fervojoj, aliaj fervojaroj estas ekspluatataj de kompanioj per privilegia sistemo.

Laŭ kontraktoj konsentitaj de la ŝtato kun diversaj kompanioj, en 1883, la monsumoj pagitaj de la ŝtato al la kompanioj kiel garantio de l' procento kaj returne de laboroj postulitaj, estas konsiderataj kiel pruntoj, kiuj devas esti al ĝi repagotaj kun simpla procento je 4 %, kalkulita laŭ la netaj produktoj de la linioj, por kiuj la procentoj garantiitaj estas difinitaj.

La kompanioj ne havas la proprecon, sed nur la ĝuantecon de la fervojoj, ĉe la fino de la privilegia kontrakto la fervojoj apartenos al la ŝtato, kiu nur devos pagi la materialon laŭdire de ekspertizistoj.

Verdire, fervojoj kaj akcesoraj konstruoj estas parto de l' Publika Bieno, pro tio ili estas nevendeblaj kaj nenuligeblaj.

Administrado. — La kompanioj, veraj anonimaj komercaj societoj, estas regataj de Administrantaro, kies povoj estas delegitaj al Direktoro. La kompanioj estas kontrolitaj de la Ministro de la Publikaj Laboroj, trimaniere:

Teknike. — *Komitato de Teknika Ekspluatado* (Inĝenieroj de Pontoj kaj Vojoj, Inĝenieroj de Minoj, k. t. p.).

Finance. — *Komisiitaro de la Kontroloj de la Kontoj,* necesigita pro la ministra permeso de elvendado, de obligacioj. — *Kontrolo de la Konta Kortumo* por la jaraj operacioj financaj, k. t. p.

Komerce. — Konsultebla Komitato de Fervojoj. Por starigo de la horaroj, determinado de la tarifoj, k. t. p.

La Administraciaj komisarioj de Observado, konstatas la elleĝajn dekliniĝojn kaj ricevas la reklamojn de l' publiko.

FERVOJOJ DE LOKA INTERESO

Tiuj fervojoj estas konstruataj de la komunumoj aŭ de la departementoj laŭ la deciditaj kondiĉoj, ĉu de la komunuma, ĉu de la departementa konsilantaro. Leĝo permesas ilin konstrui kaj deklaras la publikan intereson.

INDUSTRIAJ FERVOJOJ

Privataj Fervojoj ili estas, ili estas konstruitaj por minoj, uzinoj, k. t. p. Permeso estas donita ĉu leĝe, ĉu dekrete laŭ ilia longeco.

A. B.

LA FERVOJOJ DE LA BRITAJ INSULOJ

En la Britaj Insuloj ekzistas proksimume 300 apartaj kompanioj fervojaj, kiuj entute posedas pli ol 42,500 kilometrojn da linio, sed la pli gravaj kompanioj plenumas la funkciojn de la plej malgrandaj kun rezultato, ke sciiĝas al eksteruloj nur kvazaŭ kvardek kompanioj. De ili tridek-du troviĝas en Granda Britujo (Anglujo, Kimrujo kaj Skotlando) kaj ok en Irlando. Ne ekzistas fervojo, kiu apartenas al la ŝtato, sed la ŝtato faris kelkajn leĝojn por kontroli la kompaniojn, kaj ankaŭ havas rajton la fervojojn aĉeti laŭ difinitaj kondiĉoj.

Plejparte la anglaj fervojoj komencas ĉe Londono, de kie ili disiras ĉiuvoje, sed du kompanioj tre gravaj, nome « Nordorienta » kaj « Lankaŝira kaj Jorkŝira », krom kelkaj negravaj, ne havas, nek havos, staciojn ĉe la ĉefurbego.

Ĉar diversaj fervojoj alligas la samajn urbojn, la administracioj viglege konkuras por havi la honoron transporti pasaĝerojn kaj komercaĵojn. Ekzemple, estas tri vojoj de Londono al Glasgovo, Skotlando, unue, marborda orienta (Grandnorda, Nordorienta, kaj Nordbrita Fervojoj), due, la mezlanda, per Mezlanda kaj Glasgova kaj Sudorienta Kompanioj, kaj trie, la marborda okcidenta (Londona kaj Nordokcidenta kaj Kaledonia Fervojoj). Estas ankaŭ tri apartaj fervojoj inter Liverpulo kaj Manĉestro, du inter Manĉestro kaj Lidzo, kvin inter Manĉestro kaj Londono, kvar inter Londono kaj Novkastelo, k. t. p. Nur unu kompanio havas sian propran lokon, nome la Nordorienta, kiu estas preskaŭ sen kontraŭstaranto, escepte pri la angla-skota trafiko.

Ĝenerale la administracioj mem konstruas siajn lokomotivojn, vagonojn, k. t. p. La pasaĝervagonoj estas tre komfortaj kaj bonege meblitaj, kaj malgraŭ ekzisto de multaj diversaj kaj kontraŭagantaj kompanioj, oni povas vojaĝi fervoje de nordo al sudo, de oriento al okcidento kaj male sen elvagoniĝi.

Konsiderante la proksimecon de la urboj gravaj, precipe en Anglujo, la rapideco de la trajnoj estas tre kontentiga. Kelkaj ja akcelas ĝis 130 kilometroj ĉiuhore inter la stacioj, kaj laŭ la horlibroj atingas la rapidecon po 1,74 kilometroj ĉiuminute, se oni kalkulas de ekiro al alveno.

Ĝenerale la fervojoj britaj havas nur du klasojn de vagonoj, kiujn oni nomas la « unua » kaj la « tria ». Tiu ĉi strangaĵo klariĝas per tio, ke ĝis antaŭ nelonge la plimulto de la kompanioj havis tri klasojn, sed unu post la alia preskaŭ ĉiuj ĉesigas la mezan gradon kaj daŭrigas nur la unuan kaj la trian. La nunaj triaklasaj vagonoj tamen egalas la antaŭajn duaklasajn pri komforto.

Multspecaj estas la biletoj kaj tiu ĉi fakto iome konfuzas al la fremdulo. Ne estas eble tiujn klarigi per mallonga artikolo. Oni nur povas konstati, ke, kvankam la prezoj por veturado ne superas proksimume 40 spesojn por 1,61 klm. triaklase kaj 70 spesojn unuaklase, la pasaĝeroj, kiuj veturas ordinarpreze estas tre malmultaj. Oni eldonas biletojn ekskursajn po tre malkaraj prezoj, kaj la biletoj taŭgas por vojaĝo per la plej rapidaj vagonaroj.

La reguloj pri senpagaj biletoj por la fervojistaro diferencas ĉe la diversaj fervojoj, sed ĉiuj fervojistoj ricevas « privilegiajn » biletojn iro-reirajn sen limito por si mem kaj siaj familianoj, kiuj je ili dependas por la vivo, po kvarono de la prezo ordinara. Geinfanoj, kiuj havas aĝon de malpli ol tri jaroj, vojaĝas senpage, kaj de la tria al la dekkvina jaro ili pagas po duono de la « privilegiaj » prezoj.

La britaj vagonaroj iras sur la linio maldekstra, kvankam tio ne ĉiam okazis.

Por eviti akcidentojn, la fervojaro estas dividita per sekcioj signalaj kaj oni sciiĝas pri venado de vagonaroj de signalejo al signalejo per signaloj telegrafaj. Estas neeble havi pli ol unu vagonaron inter du signalejoj samtempe, se oni obeas la regularon pri signaloj. Krom signaloj telegrafaj oni ankaŭ havas signalilojn fiksitajn, paseblajn kaj nepaseblajn. Nokte tiuj ĉi signaliloj lumiĝas per ruĝaj aŭ verdaj lumoj.

La kompanioj fervojaj ankaŭ posedas hotelojn kaj restoraciojn, kiuj troviĝas ĉe la plej gravaj stacioj. Kelkaj ŝiparoj, kiuj vojaĝadas inter Britujo, Irlando, Francujo, Holando, Belgujo, k.t.p., ankaŭ apartenas sole aŭ parte al la fervojaj kompanioj.

Por sin protekti kontraŭ la kompanioj aŭtomobilaj, la fervojaj administracioj mem starigis aŭtomobilarojn, per kiuj oni transportas pasaĝerojn kaj komercaĵojn inter stacioj kaj vilaĝoj malproksime de la fervojoj.

W. F. LAWRENCE
(I. A. E. F. N° 194).

OFICIALAJ ELDONAĴOJ DE I. A. E. F.

REKOMENDATAJ AL ĈIUJ NIAJ ASOCIANOJ

Oficiala leterpapero,	100 folioj	. . . .	0,90 $	afrankite
» »	50 »	. . . .	0,50	»
Oficialaj kovertoj,	100 ekz.	. . . .	0,50	»
» »	50 »	. . . .	0,30	»
Oficialaj poŝtkartoj	100 »	. . . .	0,75	»
» »	50 »	. . . .	0,40	»

Ĉiuj mendoj estu sendataj al S-ro Bontemps, staciestro, 47, Villa de la Reine Henriette, *Colombes* (Seine), Francujo.

DIVERSAJ AVIZOJ

Ni tre petas niajn Asocianojn, kaj speciale niajn delegitojn, ke ili sendu al ni raportojn pri la progresoj de la esperantista movado tra la fervojistaro en sia urbo aŭ regiono.

Kelkaj poŝtkartoj ricevitaj dum la lastaj monatoj montras iom la elpensadon de nia societanaro.

En Dresdeno okazos, en Junio, Saksa Faka ĉefkunveno; niaj saksaj kolegoj deziras varme, ke ni kunvenu tien. La propono estas tre alloga, tiom pli, ke en la ĉiujaraj Esperantistaj kongresoj *oni* ne estas tre entuziasmiĝinta por nia I. A. E. F. Pri tio, estus necese, ke ĉiu ano skribu, kiel eble plej frue, al la sube nomata kolektisto, por konigi sian propran opinion :

Ĉu Dresdeno ?
Ĉu Krakovo ?

S-ro Chilot, ĉefkomizo P. L. M., 54, rue de Paris, Villeneuve-St-Georges, (S.-et-O.), Francujo.

* * *

S-ro Verax skribis por peti la kunlaboradon de nia Asocio pri metiaj vortoj por teknika vortaro. Tiu letero estas nun en la manoj de nia estraro. Por tiu temo oni devas sin turni al S-ro J. Bal, fervoja komizo, Goederenklerk SS. Nassau Singel, 18, Breda, Holandujo, kiu kolektas ĉion eblan pri nia vortaro.

* * *

Pri insigno propra al nia I. A. E. F. de ĉiam okupiĝis multaj el niaj anoj. S-ro John Lundgren, Byraassistent, Hedemora, Svedujo, kolektas ĉiujn proponojn interesajn pri tiu afero ; li eĉ desegnis belan projekton, kiu tre plaĉis al ĉiuj, kiuj vidis ĝin ; bedaŭrinde la manko de mono ne ebligis la plenumon de tiu ideo. Eble ĝi estus farebla, se ĉiu samideano sendus la monon postulotan. Por tio skribi al S-ro Lundgren, kiu okupas sin pri speciala insigno.

TERURAĴOJ EN USONO

Riverego Mississipi petolas terure en Usono. Multaj el niaj kolegoj suferas pro tio. Al niaj Amerikaj sammetiuloj la Redakcio de F. E., partoprenante ilian malfeliĉon, sendas siajn plej korajn sentojn kaj dezirojn por la fino de tiuj terurajoj.

IMITINDA EKZEMPLO

Niaj Germanaj kolegoj elektis nian gazeton, kiel organon de sia nacia esperantista Asocio. Kial la aliaj fervojaj esp. organizaĵoj naciaj ne farus same? F. E. sciigas ilin, ke ĉiuj naciaj grupoj rajtas lokon rilatan al la nombro de la abonintoj, plie sendante reklamojn tiu loko povas esti pligrandigita. Tiam, en tiu apartenaĵo, ili povas presigi, ĉu esperante, ĉu nacie, ĉiujn informojn, avizojn, k. t. p., interesante la vivadon de la grupoj kaj la enlanda propagando. Tamen ĉiu abonintо konservas la rajton presigi artikolon esperantan en la neprivatan parton de la gazeto. *Karaj kolegoj, utiligu tiun rajton, sendante al ni multe da kopio.*

Fervojgardisto ekzamenata de la Kontroloro.

Kontroloro (al V.) : Diru al mi, V., kion vi farus nokte, dum fulmotondro, pluvego kaj ventego, se unu parto de fervojdeklivo sub la reloj estus de la pluvego deŝirita?

V. : Ho, via Moŝto, tion mi scias. Mi rapide starigus la nepaseblan signalon inter la relojn.

Kontroloro (al V.) : Tiel ne estas bone, la lokomotivisto ja ĝin ne ekrimarkus nokte:

V. : Ho, via Moŝto, tion mi scias.

Kontroloro : Do, kion vi farus?

V. : Ho, via Moŝto, tion mi scias. Mi rapide eklumigus la lanternon kaj starigus la ruĝan lumon inter la relojn kontraŭ la elveturanta vagonaro.

Kontroloro : Tiel ne estas bone. Vi ja dum tia ventego ne povus eklumigi kaj la lanterno estingiĝus.

V. : Ho, via Moŝto, tion mi scias. Sed mi havas tie ĉi skatoleton da alumetoj; mi reeklumigus la lanternon.

Kontroloro : Sed se vi nepre ne povus eklumigi?

V. : Ho, via Moŝto, rigardu *(fumante)*, kiel mia pipo brulas, mi ĝin ankaŭ eklumigas, eĉ ĉe la ventego.

Kontroloro : Pruntu al mi la skatoleton.

V. : Jen, via Moŝto.

Kontroloro : Kaj kion vi nun farus?

V. : Ho, via Moŝto, tion mi scias. Mi havas tie ĉi ankoraŭ unu skatoleton da alumetoj, kiun mi jam ne plu pruntus al vi.

Kontroloro : Tre bone; sed vi ĉiam forgesis diri, ke vi devus meti sur la relojn eksplodkapsulojn.

V. : Ho, via Moŝto, tion mi scias.

Jozefo Ŝilhart
Fervojmanipulanto,
Nymburk, Bohemujo (Aŭstrio).

Centra Presejo Esperantista, V. Polgar, 33, rue Lacépède, Paris.

Le gérant : A. Berlande.